VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 10)
z dnia 26 stycznia 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 10)

26 stycznia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Zarządu PKP S.A. w sprawie gospodarowania nieruchomościami kolejowymi, niezwiązanym z prowadzeniem ruchu kolejowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Witkowski** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Teresa Pyzik** dyrektor Departamentu Zarządzania Nieruchomościami Polskich Kolei Państwowych S.A. wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Jacek Prętki** członek prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Czy ktoś z pań i panów posłów ma uwagi do porządku dzisiejszego posiedzenia? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie Komisji zostało zwołane w związku z przekazaniem przez Departament Komunikacji Systemów Transportowych Najwyższej Izby Kontroli informacji o wynikach kontroli wykorzystania nieruchomości kolejowych na cele komercyjne, niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego. Ponieważ informacje zawarte w tym raporcie zostały decyzją sądu w części utajnione, to pierwotny plan, aby Komisja Infrastruktury zapoznała się z ta informacją NIK został ograniczony do rozpatrzenia informacji ministra na temat gospodarowania nieruchomościami PKP. W sytuacji, kiedy Prokuratoria Generalna odwołała się od decyzji sądu i sąd wyższej instancji uchylił wyrok pierwszej instancji oraz dopuścił raport w całości do publicznej wiadomości uważam, że w dniu dzisiejszym posiedzenie Komisji powinno być poświęcone informacji NIK na temat wykorzystania nieruchomości kolejowych na cele komercyjne, niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego. Taką propozycję zmiany tematu głównego wnoszę pod rozwagę Wysokiej Komisji.

Uzasadniam – na sali obecny jest przedstawiciel NIK, zapewne przygotowany do przedłożenia takiej informacji. Są na sali także przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, którzy przygotowani są do dyskusji i debaty na ten temat, w związku z tym taka zmiana wydaje się jak najbardziej zasadna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Dwa słowa wyjaśnienia. Pierwsza kwestia jest taka, że mam w ręku to orzeczenie, o którym mówił pan przewodniczący Adamczyk, które stanowi, że cały raport NIK jest do naszej dyspozycji i może być w całości omawiany. Przed posiedzeniem uzgodniłem z panem dyrektorem Witkowskim, przedstawicielem NIK, że na każde pytanie dotyczące kwestii omawianych w tym raporcie jest gotowy udzielić odpowiedzi i zachęca do pytań.

Czyli nie ma tu tajemnicy, możemy o tym rozmawiać. Uważam, że do problematyki powinniśmy podejść całościowo, nie tylko w odniesieniu do tego raportu, ale w odniesieniu do tego, co każdego z posłów interesuje. Raport mówi o tym, co było oceniane przez NIK w kwestii zagospodarowania nieruchomości kolejowych, niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, ale nas, jako Komisję Infrastruktury, na pewno też interesuje – co dalej? Na to pytanie odpowie przedstawiciel Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, bo interesuje nas nie tylko sama ocena tego raportu, ale również to, co dalej z gospodarowaniem nieruchomościami kolejowymi. jaki pomysł w tej kwestii ma minister.

W gronie trzech członków prezydium, ponieważ pan przewodniczący Adamczyk akurat wtedy nie mógł rozmawiać, podobnie jak mój kolega, uzgodniliśmy taki sposób procedowania. Oczywiście przedstawiciele grupy PKP też omówiliby temat. Raport państwo otrzymaliście. To była decyzja prezydium i przewodniczącego Komisji, żebyście państwo otrzymali raport. Każdy go otrzymał i mógł się z nim zapoznać. Oczywiście przeprowadzimy dyskusję, nie tylko nad raportem, ale również nad planami ministerstwa i samej grupy PKP S.A. co do przyszłości nieruchomości kolejowych. To będzie pełniejsza informacja, związana również z tym, co się dzieje wokół prywatyzacji poszczególnych spółek kolejowych. Myślę, że to jest pełniejszy temat, bo nie jesteśmy w stanie na każdym posiedzeniu Sejmu, czy w niedługim czasie, wrócić do tego tematu. Nie będziemy w stanie, bo będziemy mieć masę innych informacji. Taka była zgoda prezydium, akurat pana przewodniczącego Adamczyka wtedy nie było. Dlatego proszę o to, żeby przyjąć taki tryb procedowania, bo jest pełniejszy i daje nam większą wiedzę na temat tego wszystkiego, co się dzieje wokół nieruchomości kolejowych.

Jeszcze jedna informacja dotycząca obecności pana ministra Andrzeja Massela. Bardzo prosił, żeby go tutaj usprawiedliwić, bo jest w drodze. Miał spotkanie z ministrem transportu Litwy i kilka minut się spóźni. Uzgodniliśmy w gronie prezydium, że nie będziemy czekać, bo szkoda państwa i naszych gości czasu.

Rozpoczniemy omawianie tematu. Pan minister oczywiście przybędzie i uzupełni to wszystko, co zostanie w międzyczasie powiedziane. Jeżeliby państwo wyrazili zgodę na taki sposób procedowania, to myślę, że mielibyśmy pełniejszą informację. Nie ma co ukrywać, że bardzo nam zależy na tym, to podkreślam, żeby mówić także o gospodarowaniu mieniem w odniesieniu do planu, co dalej z poszczególnymi spółkami kolejowymi, bo nas to bardzo interesuje. Tak uważam. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. W pierwszej części swojego wystąpienia nie stawiałem żadnego wniosku, dlatego proponuję, aby koncyliacyjnie ustalić następujący sposób przeprowadzenia dzisiejszego posiedzenia. Najpierw informacja ministra transportu, jak w temacie posiedzenia, zaś udział przedstawiciela NIK proponuję wykorzystać nie w formie pytań kierowanych do niego, tylko po informacji ministerstwa przedstawiciel NIK zdałby sprawę z podsumowania wyników kontroli, z raportu, który nam został dostarczony. Wtedy sprawa będzie jasna. Dopiero w trzeciej części runda pytań i dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Było takie stwierdzenie, że mamy pracować koncyliacyjnie, więc dobrze, akceptujemy. Chcemy wysłuchać pana dyrektora, więc będzie pan miał okazję do wystąpienia. Dobrze, pani dyrektor, proszę bardzo. Zaczynamy od pani. Jak przyjdzie pan minister Massel, to będziemy męczyć pana ministra. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Zarządzania Nieruchomościami Polskich Kolei Państwowych S.A. Teresa Pyzik:

Zgodnie z tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji mieliśmy przygotować, i przygotowaliśmy, informację dotyczącą gospodarowania nieruchomościami niezwiązanymi z prowadzeniem ruchu kolejowego. Mam prośbę. Rozszerzę tę informację również o działania PKP w zakresie aportowania spółek, które zostały utworzone na mocy ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Jest to bardzo istotny zakres naszej działalności i pracy wykonanej w minionych latach.

Jak państwu wiadomo, PKP prowadzi działalność w zakresie gospodarowania nieruchomościami, głównie na podstawie przepisów wynikających z ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP, która określa, iż to gospodarowanie polega w szczególności na wnoszeniu do spółek nieruchomości niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej, oddawania ich do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także przy zastosowaniu przepisów tej ustawy, ale również ogólnie obowiązujących zasad zbywania nieruchomości, które nie są potrzebne do prowadzenia działalności gospodarczej przez PKP S.A. i utworzone przez nią spółki.

Po wejściu w życie ustawy o komercjalizacji, czyli od roku 2001, przedsiębiorstwo PKP stało się spółką akcyjną Skarbu Państwa i dokonało się wyodrębnienia spółek, które przejęły prowadzenia działalności w określonych dziedzinach: spółek przewozowych; spółki, która zarządza infrastrukturą oraz innych, które zarządzają pewnymi zakresami infrastruktury, jak energetyka i telekomunikacja. Tak naprawdę, dopiero wtedy rozpoczęto prowadzenie inwentaryzacji mienia PKP z punktu widzenia przydatności poszczególnych nieruchomości dla prowadzenia działalności przez poszczególne spółki. Rzecz jasna, liczby nieruchomości użytkowanych do momentu komercjalizacji przez tzw. piony i sektory kolejowe charakteryzowały się tym, że były znacznie przewymiarowane. W związku z powołaniem spółek zaczęły one optymalizować wymiar mienia, który jest im potrzebny do prowadzenia działalności, stąd szereg alokacji. Po przeprowadzeniu co najmniej trzech takich inwentaryzacji ustalono optymalne zakresy nieruchomości, w które powinny zostać wyposażone spółki. PKP skupiła się głównie na przygotowywaniu aportów dla spółek-operatorów przewozowych, a więc przede wszystkim dla Przewozów Regionalnych i spółki Cargo. Bardzo istotne było wniesienie aportu do spółki Energetyka i spółki Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, niedawno sprywatyzowanej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, pozwólmy pani dyrektor mówić i słuchajmy, żeby później można było zadawać precyzyjne pytania. Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu PKP S.A. Teresa Pyzik:

Również od roku 2001, czyli od momentu skomercjalizowania, podjęto systemowe i systematyczne działania zmierzające do uregulowania stanów prawnych nieruchomości, co oczywiście jest przedsięwzięciem bardzo skomplikowanym, czasochłonnym i kosztochłonnym. Jak wielokrotnie informowaliśmy i informujemy, PKP w swoim zasobie posiada ok. 105,5 tys. działek gruntu. Ta liczba oczywiście ciągle się zmienia i waha, ponieważ nieustannie trwają podziały geodezyjne, które wyodrębniają nieruchomości niezbędne spółkom Grupy PKP i te, które przeznaczamy do innego zagospodarowania, generalnie do obrotu. Na dzisiaj w zasobie pozostaje 103,5 tys. hektarów gruntu. Na przestrzeni 10 lat – można tak w zaokrągleniu stwierdzić – zasób stopniał niezbyt wiele, bo, jeśli idzie o powierzchnię, tylko około 3 tys. ha. Zwrócić trzeba uwagę na to, że te 3 tys. ha to oczywiście są głównie nieruchomości aportowane – ponad 500 ha, blisko 400 ha to nieruchomości sprzedane komercyjnie i ponad 2 tys. ha – nieruchomości przekazane samorządom w różnej formie i w trybie ustawy – Ordynacja podatkowa. Głównie w trybie nieodpłatnym, czyli w trybie art. 39 ust. 3 i 4 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP.

Wspomniałam o procesie regulacji stanów prawnych. Naprawdę jest on bardzo trudny z tego powodu, że nieruchomości kolejowe są mocno „zainwestowane”. To nie tylko linia kolejowa i wszystkie urządzenia służące do prowadzenia ruchu, związane z utrzymaniem bezpieczeństwa. Nie trzeba nikogo przekonywać, że w terenach zurbanizowanych są to nieruchomości położone zasadniczo w centrach miast, wykorzystywane bardzo mocno, jeśli idzie o sieci i różnego rodzaju urządzenia, ale i zabudowę, w tym specyficzną zabudowę przeznaczoną do prowadzenia określonej działalności gospodarczej w zakresie przewozów.

Wiele było działań na przestrzeni tych 10 lat i wiele spotkań z wojewodami. Takie spotkania organizował nasz resort. Sama pracuję w tym przedsiębiorstwie i w tej dzie-

dzinie sporo lat, także miałam okazję brać udział w takich spotkaniach organizowanych przez ministra Morawskiego, a później przez kolejnych ministrów. Wojewodowie byli ponaglani w kwestii regulacji stanów prawnych, również przez obecnego tu pana ministra Polaczka. Dzisiaj mamy taki stan, jeśli idzie o regulację stanów prawnych, że blisko 80% nieruchomości posiada decyzję potwierdzające prawo użytkowania wieczystego na rzecz PKP. Około 20% jest jeszcze w toku postępowania, przy czym 16% to są wnioski złożone ze stosownymi załącznikami, a więc szczegółowymi inwentaryzacjami urządzeń zlokalizowanych na nieruchomościach. Natomiast dla 4% musimy jeszcze złożyć wnioski. Planujemy wykonać to zadanie w tym roku, ale mamy określone problemy, szczególnie z lokalizacjami, gdzie pojawiają się i nastręczają bardzo wiele kłopotów zgłaszane roszczeń spadkobierców osób, które zostały niewłaściwe wywłaszczone. Dotyczy to przede wszystkim miasta Warszawy, Gdyni i południa Polski – można powiedzieć, że głównie województwa małopolskiego.

Przechodząc do zagospodarowania nieruchomości muszę powiedzieć, że od roku 2007, kiedy to poziom regulacji stanów prawnych pozwolił po raz pierwszy na sporządzenie szerszych planów w zakresie zagospodarowania i obrotu nieruchomościami, liczba nieruchomości przeznaczonych do zbycia i zbywanych faktycznie rokrocznie rośnie i to w sposób znaczny. W informacji macie państwo określone dane. W roku 2007 do sprzedaży przygotowaliśmy nieruchomości w liczbie 119 sztuk, 188 w kolejnym roku 2008, w 2009 r. było to już prawie 600 nieruchomości, w 2010 r. 658, w 2011 r. 807. Kwotowo również odnotowujemy duży wzrost, powiem – zwielokrotnienie.

Podobnie sprawa wygląda, jeśli idzie o przekazywanie, w różnych trybach, nieruchomości samorządom. Jest to proces bardzo skomplikowany i czasochłonny z tego względu, że określone procedury po stronie PKP wymagają sporo czasu na przygotowanie nieruchomości do obrotu. Dopiero po tym etapie sprawa trafia do samorządu, gdzie bywa, że nawet kilka lat oczekujemy na podjęcie uchwały przez radę miasta/gminy o przejęciu nieruchomości. Nie jest to proces, który w szczegółach można zaplanować. Pan przewodniczący doskonale wie, jak się toczy np. sprawa Kolejki Piaseczyńskiej, prawda? Było wiele spotkań na różnych szczeblach i mam nadzieję, że sfinalizujemy sprawę w tym roku, bo chyba wszystkie przesłanki ku temu zaistniały.

Wspomniałam o tym, że nie można mówić o obrocie nieruchomościami nie mówiąc o przygotowaniu nieruchomości do aportowania. Chciałabym przytoczyć kilka liczb. Mówiłam już o tym, że ponad 500 ha to były aporty nieruchomościowe do spółek. Największe obroty w tym zakresie odnotowaliśmy przy przekazywaniu aportów Przewozom Regionalnym, spółce PKP Cargo, spółce Energetyka i spółce PNI, która, tak ja mówiłam, została już sprywatyzowana. Do spółki Cargo wnieśliśmy nieruchomości w 26 lokalizacjach, łącznie na kwotę 228 mln zł. Do spółki Przewozy Regionalne przygotowaliśmy i wnieśliśmy aporty w 31 lokalizacjach, łącznie na kwotę 289 mln zł. Do Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury wnieśliśmy nieruchomości w 13 lokalizacjach, na kwotę 86 mln zł. Spółki Energetyka nie rozpisywałam już na lokalizację, dlatego, że są to obiekty głównie pod stacje trakcyjne i siedziby jednostek liniowych, ale tych lokalizacji jest aż 570, na kwotę 271 mln zł. Podkreślenia wymaga fakt, że spółka Energetyka bardzo aktywnie uczestniczy i współdziała z nami w przygotowaniu tych nieruchomości do obrotu. To jest jedyna spółka, która autentycznie angażuje się w działania i udziela nam wszechstronnej pomocy.

Biorąc pod uwagę aktualny stan uregulowań prawnych, jeśli idzie o nieruchomości, biorąc pod uwagę poziom przygotowania nieruchomości do obrotu i skuteczność przetargów rozstrzyganych w roku ubiegłym oraz sytuację, jaka panuje na rynku zakładamy, że w roku bieżącym i w latach następnych – na pewno trzech, ale mamy również plany bardziej dalekosiężne – czyli do końca roku 2015, powinniśmy zdecydowanie zakończyć cały etap regulacji stanów prawnych. Do roku 2015 chcielibyśmy zakończyć proces sprzedaży lokali mieszkalnych, o tym jeszcze nie mówiłam w szczegółach, ale za chwilę dwa zdania na ten temat. Zakładamy, że najpóźniej do roku 2015 powinniśmy mieć zdecydowanie przygotowany cały pakiet nieruchomości, które przeznaczyć można do zbycia komercyjnego i do przekazania samorządom.

W wyniku inwentaryzacji, o których wcześniej mówiłam, prowadzonych wspólnie z PLK, ustaliliśmy, że około 8% gruntów może podlegać sprzedaży komercyjnej, a ok. 16% zasobu, jeśli idzie o areał, może być i będzie przygotowywana do przekazania samorządom. Tryby są oczywiście do ustalenia, do przyjęcia w zależności od rodzaju nieruchomości i funkcji, jakie te nieruchomości spełniają. Oznacza to, że ok. 8 tys. ha mamy jeszcze do sprzedania, a ok. 16 tys. ha do przekazania samorządom. Oczywiście, powtarzam, że są to głównie nieruchomości na terenach zurbanizowanych, w miastach, za wyjątkiem zlikwidowanych linii kolejowych lub linii wąskotorowych, które obecnie jeszcze w pewnym zakresie pozostają w PKP, choć wiele zostało już przekazanych. Biorąc pod uwagę możliwości i potencjał, jakim dysponujemy zakładamy, że te ilości nieruchomości będą przygotowane do obrotu do końca roku 2020.

Jeszcze dwa zdania o lokalach mieszkalnych, bo zwykle jest to temat, który budzi zainteresowanie. Na dzień – przyjmijmy – 1 stycznia pozostało w zasobach PKP ok. 25,5 tys. lokali mieszkalnych, co stanowi 24% zasobu pierwotnego. Mieliśmy tych lokali mieszkalnych znacznie ponad 100 tys. W minionym dziesięcioleciu dokonaliśmy zbycia 86,5 tys., z czego prawie 72 tys. sprzedanych zostało byłym najemcom, ok. 10 tys. przeszło do samorządów – to lokale, których najemcy nie chcieli kupić – i ponad 5 tys. uległo likwidacji. Proces likwidacji nadal trwa, ponieważ z aktualnego zasobu ok. 2 tys. znajduje się w budynkach wykorzystywanych do zarządzania linią kolejową i w budynkach dworcowych. Od kilku lat czynimy starania, żeby przekwaterować tych lokatorów i uwolnić te budynki od lokali mieszkalnych. Pozostała liczba znajduję się w niewielkich budynkach mieszkalnych, dwóch– lub trzylokalowych, z czego blisko połowa to budynki zlokalizowane w tzw. pasie linii kolejowych, których prawdopodobnie nie będzie można wyodrębnić geodezyjnie i przeznaczyć do sprzedaży. W związku z tym tam, gdzie istnieje taka możliwość, proponujemy lokale zamienne. W chwili obecnej polityka firmy jest taka, że praktycznie wszystkie odzyskiwane lokale mieszkalne są przeznaczane właśnie na takie cele. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, teraz poprosimy pana dyrektora, przedstawiciela NIK, a później pana ministra. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Andrzej Witkowski:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, kontrola NIK została zakończona dosyć dawno, bo jeszcze na początku roku ubiegłego. Po zakończeniu czynności kontrolnych opracowaliśmy informację o jej wynikach, którą państwo w tej chwili dysponujecie. Warto może powiedzieć, że badaniami kontrolnymi, jeśli chodzi o przedmiot tej kontroli, objęliśmy nieruchomości, które nadawały się do komercyjnego zagospodarowania. Tzn. spełniały one takie kryteria, że dana nieruchomość może być objęta tymi działaniami poprzez jej zbycie, oddanie do odpłatnego korzystania lub w podobnej formie. Nie były objęte naszymi badaniami kontrolnymi nieruchomości, które tych kryteriów nie wypełniały. Przeprowadzone przez nas badania dały podstawę do negatywnej oceny działalności PKP S.A. w zakresie zagospodarowania nieruchomości zbędnych z punktu widzenia funkcjonowania transportu kolejowego. Skąd taka ocena? Tę ocenę uzasadnia grupa nieprawidłowości, którą można podzielić na trzy części.

Pierwsza grupa spraw to są nieprawidłowości związane z nierealizowaniem własnych planów przez spółkę. Dokonywane korekty tych planów nie pozwalały w zasadzie na zrealizowanie zamierzonych zadań, ponieważ nieruchomości były nieprzygotowane do dalszego postępowania w tym trybie. W rezultacie plany zagospodarowania majątku były wykonywane w bardzo niskim procencie. Przede wszystkim chodzi tutaj o nieruchomości gruntowe, których procent realizacji był niski i wynosił 5-6%. W momencie zakończenia kontroli w dalszym ciągu do zagospodarowania pozostawało blisko 40 tys. nieruchomości gruntowych, prawie 15 tys. budowli i 22 tys. budynków, a także prawie 200 tys. m^2 powierzchni, głównie na dworcach kolejowych.

Druga grupa spraw dotyczyła pewnej korelacji z pierwszą, o której mówiłem. To są skutki, jakie obciążają finanse państwa, a w zasadzie Fundusz Kolejowy, z powodu

nieefektywnej gospodarki nieruchomościami kolejowymi. Zakładano okresie kontroli, że przychody z tytułu komercyjnego zagospodarowania nieruchomości przyniosą ok. 1 mld zł. Zostały one zrealizowane tylko w 20%.

Trzecia grupa spraw to są różnego rodzaju sprawy związane z nieskuteczną windykacją opłat czynszowych za oddane dotychczas, do odpłatnego korzystania, innym podmiotom gospodarczym przez PKP S.A. mienie. Prawie 800 mln zł to są należności przeterminowane, w tym większość to są należności przeterminowane o ponad 60 dni. Niepokojącym sygnałem, jeśli chodzi o tę grupę nieprawidłowości, były przypadki bezumownego korzystania z mienia kolejowego w dosyć szerokim zakresie.

W tej sytuacji jawi się pytanie, jakie były przyczyny stwierdzonych nieprawidłowości. Pierwszą przyczyną tego stanu było nieuregulowanie stanu prawnego wszystkich nieruchomości kolejowych. To jest przyczyna, która istnieje od wielu, wielu lat i jest ciągle podnoszona jest przez PKP jako niemożność, z którą ta spółka nie potrafi się uporać. Jeszcze dzisiaj pani dyrektor mówiła, co pozostaje w tej materii do zrobienia. W okresie, kiedy kontrola była przeprowadzana, co trzecia nieruchomość nie miała uregulowanych stosunków własnościowych. Druga przyczyna to niezakończenie inwentaryzacji mienia podlegającego komercyjne zagospodarowaniu. Powołany przez walne zgromadzenie zespół do spraw alokacji majątku nie zakończył pracy w terminie, który został mu przedstawiony. W tej sytuacji nie tylko cierpi na tym komercyjnego zagospodarowanie nieruchomości, ale również niewykonywane jest zadanie polegające na wyposażeniu nowoutworzonych spółek kolejowych w mienie, które jest im niezbędne do prowadzenia działalności produkcyjnej. W tej sprawie skierowaliśmy wniosek do ministra infrastruktury, żeby wyznaczony został jakiś konkretny termin zakończenia prac komisji do spraw alokacji majątku kolejowego. Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną przyczynę, czyli na niedostateczne wypełnianie umów najmu czy dzierżawy w zakresie dotyczącym zabezpieczenia interesów kolei.

Jakie były skutki tych wszystkich nieprawidłowości, które tutaj pokrótce wymieniłem? Pierwsza sprawa to brak zdolności do uregulowania przez spółkę zadłużenia przypadającego na lata 2009-2010. Wynosiło ono prawie 1,1 mld zł i miało zostać spłacone przychodami z tytułu zagospodarowania tych nieruchomości. Jak już mówiłem wcześniej, wpływy wyniosły tylko ok. 200 mln zł. Druga sprawa to jest dopuszczenie do bezumownego wykorzystywania przez podmioty zewnętrzne istotnych składników mienia kolejowego, głównie dworców kolejowych. Na zakończenie mojej wypowiedzi chciałbym odnieść się do jednego takiego przypadku dotyczącego Dworca Centralnego, ponieważ sprawa ta została nagłośniona przez media i stanowiła przedmiot ogólniejszego zainteresowania. Trzecim skutkiem tej sytuacji jest zagrożenie dla funkcjonowania zamkniętych funduszy inwestycyjnych utworzonych do realizacji projektów gospodarczych z wykorzystaniem nieruchomości kolejowych. Ostatnią sprawą jest dopuszczenie do niecelowego ponoszenia kosztów utrzymania nieruchomości zbędnych dla działalności produkcyjnej.

W toku kontroli dokonaliśmy również oceny wykonywania zadań przez ministra infrastruktury. Ta ocena została sformułowana jako pozytywna, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły głównie niedostatecznego nadzoru nad realizacją, przyjętej przez Radę Ministrów strategii dla transportu kolejowego do roku 2013, oczywiście w części dotyczącej spłaty zadłużenia PKP S.A.

Teraz chciałbym na krótko wrócić do sprawy, która wzbudziła kontrowersje. Chodzi o sprawę bezumownego korzystania z powierzchni Dworca Centralnego przez jedną ze spółek. Po naszej kontroli i wysłaniu tzw. wystąpień pokontrolnych, spółka PKP S.A. wniosła pozew do sądu cywilnego o ochronę dóbr osobistych, ponieważ uznała, że zawarte w tym wystąpieniu informacje, dotyczące tego właśnie zagospodarowania powierzchni użytkowych na Dworcu Centralnym, naraża jej dobra osobiste. W tej sprawie PKP wniosło również o udzielenie zabezpieczenia roszczenia w postaci zakazu podawania do informacji publicznej wyników kontroli. Oczywiście było to wbrew przepisowi art. 10 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, który obliguje NIK do upubliczniania wyników kontroli. W tej sytuacji zachowaliśmy jednak daleko idącą ostrożność, bo NIK wyniki swoich badań, zawartych w tej informacji przedstawiła – ponieważ zobowiązy-

wał ją do tego przepis ustawy o NIK – najwyższym organom w państwie: prezydentowi, marszałkom i premierowi. Jednocześnie zastrzegliśmy, że pewien fragment tej informacji objęty jest postanowieniem sądu, aczkolwiek nieprawomocnym. Jak już wspomniałem, zachowaliśmy daleko idącą ostrożność nie chcąc budzić jakiejś sensacji i do tego postanowienia, aczkolwiek nieprawomocnego, dostosowaliśmy się. Po pewnym czasie, w wyniku zaskarżenia tego postanowienia przez Prokuratorię Generalną zostało one uchylone i w tej chwili informacja jest „w całości jawna".

Chciałbym w tej sprawie powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Po zakończeniu kontroli i przeanalizowaniu zebranych dowodów okazało się, że sprawy związane z zawarciem ugody dotyczącej Dworca Centralnego wyczerpują znamiona przestępstwa. W tej sytuacji, po przeanalizowaniu materiału, NIK skierowała zawiadomienie do Prokuratury Okręgowej w Warszawie, oczywiście wypełniając postanowienia ustawy nakazujące w takich sytuacjach wystąpienie ze stosownym zawiadomieniem. Prokuratura wszczęła śledztwo w tej sprawie i jest ono prowadzone od 8 stycznia bieżącego roku.

To tyle skrótowej informacji, ponieważ większość ustaleń opisanych jest szczegółowo w materiale, który przedstawiliśmy. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym etapie mamy z jednej strony omówiony raport NIK, mamy również przedstawioną informację złożoną w imieniu Grupy PKP S.A. Panie ministrze, bardzo proszę o podsumowanie oraz wskazanie pewnych koncepcji i planów dotyczących działań ministerstwa na przyszłość, jeśli chodzi o zagospodarowanie nieruchomości związanych z koleją.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przepraszam za moje spóźnienie, ale nie wynikało ono z mojego lenistwa, tylko ze spotkania z odpowiednikiem z zaprzyjaźnionego kraju. W związku z tym zjawiłem się tutaj chwilkę później.

Komisja otrzymała informację z naszego resortu na temat zagospodarowania nieruchomości kolejowych, niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Tak jak pani dyrektor Pyzik przedstawiła, podaliśmy, jak przebiegała w poszczególnych latach sprzedaż nieruchomości kolejowych. Odbywała się ona w różnych trybach – były to tryby przetargowe, ale również rokowania. Również inne formy zagospodarowania nieruchomości zostały tam przedstawione, takie jak dzierżawy. Co jest istotne, wiemy już jak duża część nieruchomości ma uregulowane stany prawne i jak ten proces przebiega.

Jeżeli chodzi o przekazywanie elementów majątku kolejowego, w szczególności dworców kolejowych, to ten proces uległ pewnemu przyśpieszeniu, aczkolwiek, jak tu zostało przedstawione, te procedury zazwyczaj są trudne, bo każdy przypadek jest inny, ale mimo wszystko pewna liczba dworców została przekazana samorządom. Tutaj chciałem podkreślić, że deklaracją resortu jest zachęcanie samorządów do zainteresowania obiektami dworcowymi, zarówno nieczynnymi, jak i, zwłaszcza w przypadku mniejszych miejscowości, dworcami czynnymi. Tak, żeby na bazie tych dworców tworzyć np. lokalne, intermodalne węzły przesiadkowe, co jest szczególnie istotne w tworzeniu zintegrowanych systemów transportu publicznego na obszarach poszczególnych gmin. Jako perspektywiczną działalność widzimy różnego rodzaju wspólne przedsięwzięcia z podmiotami komercyjnymi związanymi z inwestycjami dworcowymi. Mamy pozytywne doświadczenia z już realizowanymi projektami w dużych miastach. Ostatnio mamy również kolejne przedsięwzięcia – wiecie państwo, że tym tygodniu zostało podpisane ważne porozumienie, jeśli chodzi o Sopot. Takie właśnie przedsięwzięcia mają zachęcić różne podmioty gospodarcze do inwestowania w tereny przydworcowe w celu tworzenia tam kompleksów o różnych funkcjach.

Odnosząc się do raportu NIK chcę powiedzieć, że potraktowaliśmy go z należytą uwagą. Oczywiście odpowiedź na ten raport ze strony resortu była taka, że z pewnymi kwestiami się zgadzamy, a z pewnymi nie, co jest naturalne. Natomiast, jak powiedziałem, raport traktujemy poważnie i w swoim nadzorze właścicielskim nad PKP S.A. staramy się wyprostować te procesy, które zdaniem NIK nie przebiegały prawidłowo. Na pewno

sprawa funduszy, do których mogą być wnoszone nieruchomości, stanie się za jakiś czas aktualna. Będziemy chcieli Wysokiej Izbie przedłożyć stosowny projekt. Myślę, że pozwoli to na przyśpieszenie procesu zagospodarowania nieruchomości kolejowych.

Oczywiście jesteśmy otwarci na pytania szanownych pań i panów posłów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że jeszcze w trakcie pytań będzie kilka ciekawych stwierdzeń. Proszę bardzo o zgłoszenia. Pani poseł Paluch, proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Lektura raportu NIK i w ogóle temat dzisiejszego posiedzenia Komisji, to jest rzecz niezmiernie ciekawa i ważna. Mamy tutaj jednak do czynienia z pewnym dysonansem poznawczym i można tutaj jasno powiedzieć, jak Heraklit – *panta rhei*, czyli „wszystko płynie”, ponieważ mamy do czynienia z opisem dwóch różnych stanów. Raport napisany na koniec roku 2010 jest dla spółki PKP miażdżący. W tej chwili, post fatum rozumiem zdecydowany i ostry sprzeciw spółki, z angażowaniem sądów włącznie, żeby zatrzymać upublicznienie tych materiałów. Przyjmuję do wiadomości te informacje, które dzisiaj przez panią dyrektor i pana ministra były podane, bo one obrazują stan o półtora roku późniejszy. Można zauważyć zmianę, ale to jest w pewnym sensie kwiatek może niechcący złożony NIK. O ile od początku dekady nie dało się pewnych problemów ruszyć, to po miażdżącym – jeszcze raz to powiem, miażdżącym – raporcie NIK, nagle te sprawy przyśpieszyły.

Panie ministrze, szanowni państwo, ja jestem samorządowcem z dwudziestoletnim stażem, pamiętam rok 1990 i uchwalenie ustawy o samorządzie terytorialnym – tak ona wówczas się nazywała – i ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym oraz ogromny proces wyjaśniania stanu prawnego majątku, który mocą tej ustawy został przekazany gminom. Przypomnę, tak *per analogiam*, że wówczas gminy miały półroczny termin na uregulowanie stanu prawnego nieruchomości, które się im z mocy ustawy należały. Przypomnę też państwu, że 4 lata temu, jesienią roku 2007, czyli kilkanaście lat po rozpoczęciu tego procesu, rząd Prawa i Sprawiedliwości przygotował i przeprowadził przez Sejm ustawę o ujawnieniu w księgach wieczystych prawa własności nieruchomości jednostek samorządu terytorialnego i Skarbu Państwa. Po kilkunastu latach trzeba było ostrej ingerencji ustawowej, żeby przeprowadzić te żmudne, niepopularne i trudne czynności, jakie się wiążą z ujawnieniem stanu prawnego nieruchomości i jego regulacją, żeby zmusić właściwe jednostki do ich wykonania. Widać, że w odniesieniu do nieruchomości kolejowych takim katalizatorem stał się raport NIK, dlatego *chapeau bas* wobec Izby, składam gratulacje we własnym imieniu i myślę, że wielu kolegów.

Natomiast, szanowni państwo, powiem tak. Mocą tych przepisów… Mam nadzieję, że prezydium nie będzie dawało złego przykładu, panie przewodniczący. *Nomen omen,* mamy tutaj atmosferę jak na dworcu i naprawdę chwilami nie słyszałam pani dyrektor, która referowała istotne i ważne sprawy. W tym dzikim gwarze, na naszym posiedzeniu czułam się jak na Dworcu Centralnym w godzinach szczytu. To nie licuje z powagą Komisji i mam nadzieję, że pan przewodniczący będzie umiał zdyscyplinować, zwłaszcza swoich kolegów, a zwłaszcza jednego. Otóż, proszę państwa…

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Mężydło.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pana Antoniego Mężydłę, naszego, że tak powiem, zacnego kolegę z Komisji. To po prostu nie licuje, panie pośle, z powagą tematu, którym się dzisiaj zajmujemy.

Wracając do rzeczy, szanowni państwo, jeżeli mocą ustawy pojawiły się spółki-córki w grupie spółek kolejowych, to żeby mogły one działać podstawową kwestią jest wyposażenie ich w majątek. Nie było możliwe wyposażenie spółek w majątek, jeżeli on – traktowany jako niezbędny do prowadzenia działalności – nie został zidentyfikowany przez kilka lat działania tej komisji. Przypomnę, znowu przez analogię do ustawy z 2007 r. o ujawnieniu w księgach wieczystych – co robili samorządowcy? Jak tylko mieli szanse

zaingerować, to kombinowali jak mogli, żeby odsunąć w czasie termin wykonania tych czynności. Co robi zarząd spółki kolejowej? Ano mamy zarządzenie 519 zarządu PKP S.A. z dnia 2 października 2007, które przekłada termin wykonania czynności. Jeżeli nie ma miecza, który wisi nad zobowiązanymi, to po prostu prace nie postępują. Tak to niestety wygląda.

Znam sytuację spółki Skarbu Państwa w moim okręgu wyborczym, mówię tutaj o Zespole Elektrowni Wodnych Niedzica. Skarb Państwa utworzył spółkę, ale nie wyposażył ją należycie w majątek, bo nie było uregulowania stanu prawnego. Po 4 latach odwołano prezesa tej spółki, podając jako powód, że nie został uregulowany stan prawny. Czyli, jak Skarb Państwa chce, to wyciąga konsekwencje.

Panie ministrze, nie namawiam do takich konsekwencji, ale mówię, że pewne sprawy potrafią być traktowane bardzo rygorystycznie. Nie wyobrażam sobie takie sytuacji, żeby ten stan nieuregulowania trwał w nieskończoność. Trudno było mi w tym gwarze zapoznać się z informacją, którą pani dyrektor przedstawiła i którą otrzymaliśmy chwilę temu oraz porównać te dwa opisy stanu rzeczywistego w spółce PKP w roku 2010, kiedy NIK kończyła kontrolę i dzisiaj. Mam nadzieję, że to jest rzeczywiście istotny postęp.

Proszę państwa, stwierdzone nieprawidłowości to naprawdę jest rzecz, która powinna być wypalona gorącym żelazem. Tak bym to powiedziała. Jeżeli zakłada się, że 1 mld zł uzyskamy ze sprzedaży majątku, a uzyskujemy 204 mln, czyli 20% założonej kwoty, to jest to żałośnie mało. Pewne rzeczy to jest kwestia przepisów, ale, panie ministrze, stan zatrudnienia osób, którym powierza się zadanie regulacji prawa własności czy prawa użytkowania wieczystego majątku to jest rzecz, która zależy od kadrowca w spółce. Jeśli na sto kilkadziesiąt osób tylko pięć ma stosowne wykształcenie, to przepraszam, nie ma możliwości, żeby te prace szły należycie. Polityka w tej dziedzinie, to jest po prostu kompromitacja spółki PKP.

Oczywiście, ja wszystko rozumiem i zapoznałam się też z oceną protokołu NIK przez Centrum Analiz Fundacji Republikańskiej. Jest ona w pewnej części krytyczna, ale zdaję sobie sprawę z trudności uchwycenia aktualnego stanu. Cały czas jest ruch gruntami, jedne działki się dzielą, a inne, że tak powiem, udaje się wyprostować. Cały czas jest ruch i trudna jest do ogarnięcia ta materia – liczba działek, wielkość powierzchni itd. Natomiast pewne rzeczy w opisie NIK troszeczkę mnie rozśmieszyły. Co do słynnej historii dotyczącej ulicy Ordona stwierdza się się, że ustalenia kontroli wykazały, że z powodu nieuzyskania decyzji o warunkach zabudowy projekt zagospodarowania nieruchomości przy ulicy Ordona w Warszawie nie został zrealizowany. Powodem niewydania takiej decyzji przez władze miasta stołecznego Warszawy był brak planu zagospodarowania przestrzennego terenów, na których miało powstać omawiane osiedle mieszkaniowe. Tym samym, do czasu uzyskania omawianej decyzji realizacja przedsięwzięcia została wstrzymana. Każdy, kto ma pojęcie o prawie budowlanym i ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym wie, że albo teren jest objęty planem zagospodarowania, a jeżeli nie ma planu, to od 2003 r. jest swego rodzaju proteza, czyli możliwość wydania dla konkretnej działki decyzji o warunkach zabudowy. Stąd moje pytanie – co było faktycznie powodem niepowodzenia zagospodarowania nieruchomości przy ulicy Ordona? Kieruję je do władz spółki. Rozumiem, że PKP ma poważny majątek – to jest atut, kilka hektarów w centrum Warszawy, więc jaki jest faktyczny powód, dla którego nie udało się zagospodarować nieruchomości przy ulicy Ordona? To jest kwestia pierwsza.

Druga to jest kwestia dotycząca terenów zlokalizowanych w Warszawie przy ulicy Towarowej. Dlaczego tak opornie te kwestie idą? Policzyłam, że jeżeli w centrum Warszawy na skutek sensownych działań można się dopracować 8,5 ha gruntu, to trzeba po prostu włożyć wszystkie możliwe siły, żeby się tych terenów dopracować. Licząc, że takie tereny pod Warszawą warte byłyby jakieś 40 milionów, to ciekawa jestem, jaką te tereny w centrum Warszawy mają wartość. Wobec katastrofalnej, czy trudnej sytuacji finansowej spółek PKP usiłuje się za wszelką cenę sprzedać majątek Polskich Kolei Linowych, który da kilka, kilkanaście milionów złotych, a tu lekką ręką puszcza się tereny przy ulicy Towarowej, które gdyby były pod Warszawą to warte byłyby jakieś 40 mln, a sądzę, że w Warszawie będą miały kilkakrotnie większą wartość. Ja po prostu tych

działań nie rozumiem i chciałabym od pana ministra, czy od władz spółki PKP, uzyskać jasne wytłumaczenie. Z jednej strony na siłę, wbrew opinii lokalnej, wbrew opinii samorządów i wbrew opinii środowisk naukowych, za wszelką cenę usiłuje sie sprzedać tereny i majątek PKL, a z drugiej strony lukratywne, cenne składniki majątkowe leżą odłogiem, bo spółka nie potrafi przez lat kilka uregulować spraw własnościowych. Nie chcę przedłużać, bo rozumiem, że koledzy się niecierpliwią. Gdyby były jeszcze jakieś kwestie, to będę prosiła o ponowna możliwość krótkiego zabrania głosu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pani poseł Pierzchała, proszę bardzo.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Będę miała pytanie do pana ministra, a właściwie być może do przedstawiciela NIK. Od 2007 r. do 2011 r. ogłoszono przetargi na sprzedaż nieruchomości na kwotę 1993 mln zł. Wykonano 776 mln, czyli, tak naprawdę, nie udało nam się sprzedać nieruchomości za 1216 mln zł. Mam pytanie, panie ministrze, ile kosztuje PKP utrzymanie nieruchomości, których nie udało się sprzedać, a zostały przygotowane do sprzedaży? Jeżeli PKP nie miała możliwości, czyli za słabo się starała, może trzeba było to skomercjalizować. Może oddać gminom? Trzeba było się nad tym zastanawiać, bo to są lata 2007-2011. Czy to prawda, że PKP S.A., w związku z niską skutecznością organizowanych przetargów podejmowała działania zwiększania przychodów z najmu i dzierżawy przede wszystkim w spółkach zależnych? Tam, gdzie nie przekazała jeszcze majątku. Wiem, że spółki się potężnie sparzyły na wysokich czynszach dzierżawy, czyli wzięliście państwo pieniądze z własnych spółek, zjadaliście własny ogon. To jest jeden z powodów, dla których PKP powinny zostać zlikwidowane.

Następne pytanie, panie ministrze – jakie koszty ponosi PKP S.A. w związku z zawarciem umów w 2010 r. z zamkniętymi funduszami inwestycyjnymi. Powinne były one być zawarte dopiero po wprowadzeniu nowelizacji ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP, dotyczącej przekazywania nieruchomości kolejowych do tych funduszy. Wiemy, że do tej pory nowelizacje taka nie została przeprowadzona. Pytam się, ile kosztuje PKP S.A. obsługa tych funduszy? Kto za to poniesienie odpowiedzialność? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Myślę, biorąc pod uwagę, że mamy posiedzenie o 18:00, że taka rzeczowa dyskusja nad tym raportem i nad tą sytuacją nie będzie łatwa. Trzeba pamiętać, w jakiej sytuacji od lat się znajdujemy. W momencie przyjęcia ustawy o komercjalizacji PKP – tak skrótem będę mówił – przyjęliśmy od 2001 r. zasady działań związanych zarówno z wnoszeniem majątku do spółek kolejowych, jak i z zagospodarowaniem mienia zbędnego. W pewnym, szerokim zakresie, poza szczegółowymi regulacjami tej ustawy działały przepisy ogólne, a więc od razu przyjęliśmy, że nie tak łatwo będzie zbywać mienie kolejowe. Musimy mieć pełną świadomość tego, że jednak mamy do czynienia z mieniem państwom, a więc z pełną odpowiedzialnością osób, które decyzje podejmują. W szerokim zakresie także z ostrożnością osób, które muszą te działania podejmować, ponieważ w każdej chwili mogą się narazić na różnego typu oskarżenia związane z podejrzeniami korupcji i innych rzeczy z tym związanych, a więc są tutaj bardzo istotne obwarowania. Stąd stawianie celu i zadania, że ze sprzedaży mienia jest możliwe spłacenie siedmiomiliardowego, starego długu PKP od początku było postawieniem zadania niemożliwego do wykonania. To trzeba sobie szczerze powiedzieć.

Mogę powiedzieć, że na przestrzeni tych lat pozostało to w tej ustawie niedoprecyzowane. Nie byliśmy w stanie w przeciągu tego dziesięciolecia w żadnym miejscu tego poprawić ze względu na sytuację finansową państwa, ten dług wisiał. Jeżeliby zarząd PKP S.A. i pracownicy odpowiadający za gospodarkę nieruchomościami podejmowali decyzje odważniejsze, to być może większa ich część dzisiaj, a nie tylko jedna sprawa w tak dużej

kontroli, byłaby zgłoszona do prokuratora. Jednak w sumie, patrząc na tysiące spraw, które były przeprowadzane, to z punktu oceny podejścia do umów, większość z nich była spisana z zabezpieczeniem interesu spółki. Na pewno można mieć pretensje i pytać, jak to się mogło stać, że tak ostrożne było PKP w zakresie windykacji, że dopuściło do tak dużych zaległości. Brak było konsekwencji związanych z procedurami. Jednak pamiętajmy, że w tej dziedzinie kolej nie była w stanie sama zapłacić za dostosowanie własnych lokali do różnego typu użytkowania, więc robili to najemcy, którzy w związku z tym w sądach powszechnych dostawali w różnych sytuacjach możliwość przeciągania spraw związanych z dochodzeniem własnych roszczeń związanych z poniesionymi nakładami. Jednak mimo wszystko, poza Dworcem Centralnym, to należy zwrócić uwagę, że z całej tej sytuacji nie wynikła żadna rzecz, która mogłaby się spotkać z oskarżaniem o korupcję. To jest jednak rzecz, którą wydaje się, że też należy podkreślić.

Z drugiej strony mówimy, że nie można było sobie poradzić ze sprzedażą nieruchomości. Wiadomo, że na starcie było uregulowane tylko 6% stanu własności PKP. Nawet jeżeli mówimy o zaleceniach, które są wydawane, to z jednej strony mamy bardzo istotne stwierdzenie NIK, którego wszystkie strony musimy rozważać. Proszę bardzo, mamy w 2010 r. prawie 47 tys. zbędnych nieruchomości o powierzchni 27, 6 tys. ha., z tego 20 tys., czyli 44% o powierzchni 14,6 tys. ha nie miało jeszcze uregulowanego stanu prawnego. W tej sytuacji jest pytanie pod adresem pana dyrektora o zalecenia stawiane przez NIK. Było zalecenie dla zarządu PKP, aby doprowadzić do uregulowania stanu prawnego nieruchomości, ale już do strony rządowej nie. Przecież wiemy, że nie można nic zdziałać bez dobrej woli w tej dziedzinie, a cały czas jest spór, że wojewodowie w ostatniej kolejności załatwiają sprawy kolejowe. Przez cztery lata – od 2001 do 2005 r. – pracowałem w PKP Energetyce i uczestniczyłem w pomocy działom nieruchomości, aby uregulować stany tych części majątku, które mogły być wprowadzane jako aporty. Otóż, panowie wojewodowie z punktu widzenia intencji rządowych w ostatniej kolejności do tych rzeczy podchodzili. Bardzo długo trwały te sprawy. Nikt tutaj nie widzi – pytanie, dlaczego – że w tych kwestiach także strona rządowa bardzo mocno uczestniczy. Wydaje się, że z naszej strony musi być oczekiwanie, żeby dla strony rządowej priorytetem było uregulowanie w końcu stanu własnościowego tych nieruchomości, bo inaczej nie zakończy się ich przekazywania i sprzedaży.

Z drugiej strony zarząd PKP stoi przed dylematem. Mają zgłosić aporty, ale właściciel, czyli rząd mówi: „te 7 mld zł długu wisi wam na karku, a 300 mln zł na obsługę nieruchomości musicie wygospodarować niewiadomo skąd, to jest wasza spraw”. Dlatego te nieruchomości są w użytkowaniu spółek kolejowych, które muszą płacić haracz, żeby PKP S.A. było w stanie obsłużyć obligacje. 300 mln zł rocznie to jest przecież niebagatelna kwota. Nawet jeżeli w 2011 r. ze sprzedaży uzyskano 174 mln zł z przeznaczonych do sprzedaży nieruchomości o wartości 627 mln zł. Sprzedano te, które były możliwe do sprzedania. Nabywcy znaleźli się tylko na 174 mln zł, bo co, za pół darmo mieli oddać i do „pierdla” za to pójść? To też są dylematy i musimy to zauważać, bo to są rzeczy niezwykle istotne. To jest ta druga strona medalu, na którą też musimy patrzeć. Tyle wytargowali, nie byli w stanie więcej. To jest też pytanie do NIK, czy badała, dlaczego tak mało atrakcyjne są na rynku nieruchomości kolejowe? Z drugiej strony wiemy, że deweloperzy w poszczególnych miastach wybudowali tyle nieruchomości do wynajęcia, że gdzie się człowiek nie ruszy to widzi: „do wynajęcia, do wynajęcia, do wynajęcia”. Rynek sprzedaży także teraz prężnie funkcjonuje. Pytanie, czy sprzedaż – przepraszam za wyrażenie – tych niefunkcjonalnych budynków, jest teraz możliwa? Niektórzy deweloperzy na pytanie, dlaczego tam nie kupują mówią: „bo tam trzeba nie tylko zapłacić, ale jeszcze burzyć, bo bez zburzenia my tam nic nowoczesnego nie zrobimy”.

To też są dylematy, które rząd musi rozwiązać i ministerstwo musi się do tego odnieść, bo spółki potrzebują pilnego zakończenia sprawy wnoszenia nieruchomości, żeby mogły w końcu, zgodnie z celem, normalnie zacząć funkcjonować na rynku. Nie mają wnoszonych aportów, bo PKP musiały płacić haracz za obligacje. Jak nie będą miały pieniędzy ze spółek, to nie uregulują dochodów z nieruchomości i wtedy za pół darmo będą musiały sprzedawać, a i tego będzie za mało. Widać, że postawiono nierealne zadanie, aby 1 mld zł uzyskać w ciągu 2 lat w sytuacji, gdy ze sprzedaży wyduszono 200 mln zł.

Wydaję mi się, że potrzebne jest odniesienie się NIK do tego i pokazanie, że pewne rzeczy są nierealne. Tak postawione cele są po prostu nie do realizacji. Skoro kolej nie uzyskała ze sprzedaży więcej niż te 200 mln zł i nie wykonała postawionego zadania uzyskania 1 mld zł, który był potrzebny na spłatę długu, to pytanie – czy źle zrobiła? W związku z tym, czy gdyby przekroczyła przepisy przetargowe i jeszcze 300-400 mln zł utargowała sprzedając taniej i nie przestrzegając przyjętej procedury wynikającej z przepisów prawa – to co by wtedy było? Jaka jest rada? Czy cel jest słusznie postawiony? Wydaję się, że kontrola powinna być dogłębniejsza, także w kierunku badania możliwości realizacji celów, a nie tylko prostego ścigania.

Z drugiej strony trzeba szczerze powiedzieć, że windykacja całkowicie leży. Jeżeli NIK podaje, że przeterminowane należności przekroczyły 700 mln zł, to, czy to jest pomyłka, czy to rzeczywiście jest aż tak potężna kwota? Na stronie 12 podaje się, że kwota z tytułu nieterminowej windykacji należności przekroczyła 787 mln zł. To też jest niebagatelna sprawa i na pewno…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To wartość na rok 2010.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tak. To jest niebagatelna kwota, która rzeczywiście bulwersuje. Można rzeczywiście znaleźć wytłumaczenie i sens tego ostrożnego podejścia do gospodarowania nieruchomościami. Trzeba to zrozumieć, ale z drugiej strony ta sprawa jest trudna do zrozumienia, bo są możliwości windykacyjne, są ścieżki sądowe dochodzenia należności. Będę prosił o odpowiedź na to pytanie, bo sprawa jest dosyć bulwersująca. Dlaczego nikt nie wywiera presji, również na rząd, odnośnie do uregulowania stanu własnościowego? To wydaję się możliwe do załatwienia w krótszym okresie, niż podany przez panią dyrektor 2015 r. Ten 2015 r. z punktu widzenia interesu i PKP, i ministerstwa, i Skarbu Państwa, jest zbyt odległy, ale z drugiej strony, przy polityce stosowanej przez wojewodów przedsiębiorstwo nie jest w stanie sobie z tym poradzić, więc potrzeba porozumienia rządowego, żeby te sprawy zostały zamknięte. Żeby w końcu można było powiedzieć, w jakim stanie będą spółki kolejowe, w jakim terminie te rzeczy mogą być załatwione, bo w moim przekonaniu to może być załatwione w ciągu roku czy półtora, jeżeli taka będzie wola rządu i wspólne działanie administracji rządowej, dla której stanie się to priorytetem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. W tym całym gąszczu walki merytorycznej nad sposobem zarządzania majątkiem PKP, gdzieś zapodział się jeden z elementów poruszonych w wystąpieniu przedstawiciela NIK. Nie od dzisiaj, ale od jesieni ubiegłego roku zadaję sobie pytanie, jak to jest, że instytucja publiczna, jaką jest przedsiębiorstwo PKP S.A., za publiczne pieniądze wynajmuje kancelarię prawną spoza swoich struktur, pomimo tego, że departamentów prawnych jest tam zapewne cała masa. Za duże pieniądze zleca się przygotowanie wniosku, na mocy którego zostaje utajniona część raportu NIK, czyli Izby, która kontroluje działalność podmiotu nadzorowanego przez państwo. Kieruję to pytanie z nadzieją, że uzyskam dzisiaj odpowiedź – jaki był koszt przygotowania wniosku i zastępstwa procesowego? O ile docierające do mnie informacje są prawdziwe, to wynajęliście jedną z najdroższych kancelarii w Warszawie, w której godzina obsługi kosztuje kilkaset euro. Jaki jest konkretny koszt przygotowania wniosku i całego zastępstwa procesowego? Na jakiej podstawie i w jakim celu próbowaliście państwo, wykorzystując procedury prawne, zablokować informację, która po wsze czasy powinna być informacją publiczną? Państwo nie jesteście podmiotem prywatnym, nie jesteście spółką, która kontrolowana jest przez kapitał prywatny. Państwo obracacie majątkiem narodowym.

Stąd też uwaga także do NIK… Inaczej. NIK formułując wnioski końcowe zapewne nie mogła przewidzieć, że stanie się rzecz absolutnie kuriozalna i bezprecedensowa, że kontrolowany, badany podmiot zwróci się do sądu o wydanie wyroku, który zaklei

usta i uniemożliwi upublicznienie informacji. Oceniliście państwo w sposób prawidłowy działanie resortu infrastruktury. Pytanie kierowane do pana ministra – panie ministrze, dlaczego nadzór ze strony resortu nie zapobiegł takiemu skandalicznemu działaniu? W części, co do której składaliście wniosek o utajnienie jest informacja, że zrezygnowano w sposób nieuprawniony z kwoty 7 mln zł. Pani poseł Paluch porównała kwestię zaniechań w dowodach PKP…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Z jednej tylko sprawy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Z jednej tylko sprawy, do planu sprzedania Polskich Kolei Linowych, które wyceniane są dziesięciokrotnie wyżej. Panie ministrze, pan na forum Sejmu tłumaczył Wysokiej Izbie wiosną ubiegłego roku, że sprzedaż PKL ma ratować budżet państwa, ma pozwolić tej spółce się rozwijać, a przede wszystkim ma uzyskać wysokie dochody. Tutaj jednym ruchem ręki wyrzuca się w błoto publiczne środki, zlecając zastępstwo procesowe, ale też rezygnuję się z konkretnych, wymiernych dochodów. Skandal niebywały, panie ministrze. Mam nadzieję, że poinformuje pan Wysoką Komisję o planach naprawienia tego stanu rzeczy. Jeżeli z jakiś przyczyn na pytania, które tutaj zadaję, nie mogę uzyskać odpowiedzi, to bardzo proszę o odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Na początek chciałem podziękować panu posłowi Tchórzewskiemu, który podzielił się z nami swoimi bardzo praktycznymi uwagami i wiedzą, jak skomplikowany jest to proces, w którym również uczestniczył. Kiedy w roku 2006 z obecnym tu panem ministrem i jeszcze Adrianem Furgalskim oraz kilkudziesięcioma osobami pracowaliśmy nad masterplanem dla rynku kolejowego, to m.in. patrzyliśmy na te kwestie instytucjonalne. Stawialiśmy sobie pytanie, jaka jest perspektywa, przy tak niskiej wydolności instytucjonalnej sektora w ogóle, nie tylko kolejowego, ale ogólnie urzędniczego, na domykanie tych procesów z przeszłości w porządkowaniu mienia. Wtedy stawialiśmy taki cel, że dobrze byłoby, żeby te procesy w obszarze dużych dworców wyznaczała graniczna data ich zagospodarowania, czyli 2012 r., a jeśli nie, to należy je z automatu przekazywać samorządom. Mówiliśmy o tym, że po doposażeniu majątkowym spółek i ograniczeniu tej ogromnej masy drobnych zadań w zakresie nadzoru właścicielskiego, to żywot spółki można wyznaczyć do 2015 r. Później część kadry można zagospodarować w Urzędzie Transportu Kolejowego, część w Instytucie Kolejnictwa, a pozostałą część spraw majątkowych przypisać do tego, co będzie państwowe, a więc do PLK albo do samego resortu, jako zakończenie tych zadań. Już dzisiaj wiemy, że z różnych powodów była to bardzo optymistyczna perspektywa. Zwracam też uwagę na kwestię obsługi długu, tam także miał być istotny udział z dochodów sprywatyzowanych spółek. Jako jedną z możliwości stawiałem sprawę tak, a wtedy do było 6 mld zł – połowę z budżetu państwa w trzech rocznych ratach spółka wpisuje w straty i zwraca, drugą połowę uzyskuje z prywatyzacji mienia. Przy czym nie powinno być tak, aby spółki przewozowe wchodzące na giełdę miały przejedzony kapitał. To wszystko miło pójść na inwestycje. Taka była logika, wiemy co problemy budżetowe z tym zrobiły.

Zwracam uwagę, że badany przez NIK okres, to był czas dobrej koniunktury na rynku nieruchomości, więc popatrzmy na te nieruchomości kolejowe nie tylko w tych kategoriach, że to są pączki w maśle przed tłustym czwartkiem – są smaczne, ale także jest dużo zakalca. Takiego, który po stronie wynajmu nie był atrakcyjny, bo otoczenie dramatycznie złe i zaniedbane. W związku z tym czynsze przyciągały firmy i podmioty gospodarcze dużo słabsze, będące często w sytuacji „spróbujemy – jak się uda to zobaczymy, jak się nie uda to wtedy będziemy się droczyć”. Często są to dziś podmioty upadłe. Stąd moje pytanie – ile z tych 787 mln zł zaległości dotyczy spółek wydzielonych z Grupy PKP? Czy mamy takie zjawisko, że zalegają spółki wydzielone, które skarżyły się na to, że czynsze były indeksowane wielokrotnie ponad wartość?

Mimo wszystko chcę podziękować NIK, ponieważ gdyby nie te jednostkowe sprawy, na które słusznie NIK zwróciła uwagę, to wymiar tego raportu nie byłby do końca jednoznacznie negatywny. Pokazuje po prostu stan rzeczywisty i trudności, a dotyka chyba najtrudniejszej sprawy z obszaru nadzoru właścicielskiego. Szkoda, że zarząd PKP, bo pewnie to był zarząd bez organu nadzorczego, w którym są przedstawiciele Skarbu Państwa, podjął nieszczęsną decyzję o próbie zahamowania tego raportu. To naprawdę, i z punktu widzenia przyzwoitości, już o prawie nie wspomnę i o konstytucyjności, była po prostu czysta ludzka naiwność. Być może odpowiedzialni za to członkowie zarządu, albo urzędnicy, woleli odłożyć – przepraszam za określenie – egzekucję zawartych w raporcie, a przypisanych do ich nazwisk, spraw. Być może stąd wzięła się pokusa, żeby pójść w tą stronę.

Kluczowe pytania są następujące. Po pierwsze, część spółek wydzielonych z grupy PKP dostało określony majątek w formie aportów. Pytanie, czy aby na pewno w zmieniającym się dzisiaj rynku ten majątek powinien być u nich, bo rynek się zmienił. Mieliśmy w tym okresie bardzo różne koncepcje. Były koncepcje tworzenia grupy infrastrukturalnej. Jeśli więc Energetyka nie będzie z PNL powiązana kapitałowo, tylko pójdzie poprzez giełdę w prywatne ręce – to co z tą częścią majątku, która służy wszystkim? Jeżeli Cargo pójdzie poprzez giełdę w prywatne ręce branżowego inwestora – to co z tymi ważnymi terminalami – szczególnie tymi z obszaru granic kluczowych – które powinny być maksymalnie otwarte i służyć rynkowi? To są pytania zasadnicze. W końcu, czy jest w tym mechanizmie pewien element wymuszający racjonalność, żeby, szczególnie w obszarach, gdzie grunty są cenne, kolej nie stosowała taktyki – „kiedyś nam się przyda". Czy jest koordynacja pomiędzy PKP S.A. i spółkami zależnymi, na czele przede wszystkim z PLK, żeby na pewno w danym miejscu tych torów do końca świata nam starczyło.

Proszę państwa, sprawdza się reguła, że majątek nieprodukcyjny stanowi koszt. Jeśli nie stanowi kosztu, to rdzewieje, bo nie wydajemy nic na jego utrzymanie, tylko stal szybciej wiąże się z rdzą, metal z punktem skupu złomu, a cement ze złodziejem, niż z wodą. Widzimy poszerzającą się szarą strefę degeneracji tego, co nazywam przestrzenią kolejową. Nie oszukujmy się, że pomoże nawet program rewitalizacji dworców itd. Zresztą czujemy to, kiedy przyjdzie dawać wspólnie odpowiedź na pytanie – czy przestrzeń kolejowa i okołokolejowa jest estetyczna i nie musimy się jej wstydzić, choćby w kontekście czerwca-lipca 2012 r.

Zwracam też uwagę na problem z mieszkaniami. Te, które były chodliwe – przepraszam, że użyje tego zwrotu – czyli te, które na preferencyjnych warunkach najemcy mogli kupić, to kupili. Zostały niechodliwe, czyli najgorsze. Zostały te obok linii kolejowych, często na międzytorzu. W tej chwili przy modernizacjach mamy gigantyczne problemy z tym, że PLK nie tylko muszą znaleźć lokale zastępcze, ale też przeprowadzić całą trudną procedurę.

Na jeszcze jedno chcę zwrócić uwagę, bo oczekujemy istotnego ruchu i przyśpieszenia w obszarze wydolności decyzji administracyjnych. Otóż polityczne decyzje czy naciski, nawet samego pana ministra, albo i całego rządu, nijak się będą miały, kiedy zobaczymy, jak obciążone są wydziały mienia i skarbu urzędów wojewódzkich przez specustawy. Narzuciliśmy tym organom, w trybie „na wczoraj", dodatkowe wielkie zadania. To są tysiące działek – w województwie śląskim 600 tys., w województwie mazowieckim ponad 100 tys., tylko w związku z programem drogowo-komunikacyjnym. Jest jeszcze program kanalizacyjny, telekomunikacyjny itd. Poszła cała lawina zadań w nowym trybie poszerzających się specustaw. W związku z tym, to jest wyjątkowe wyzwanie, bo na pewno nie powinniśmy się godzić z tym, że te procesy zamykamy tak wolno. Nie powinniśmy się godzić z tym, że powszechnie mówi się, że mieniu kolejowemu brakuje gospodarza, nie tylko w wymiarze politycznego sądu, jakim jest Komisja, ale takiego codziennego. Jest też powszechne zachęcenie elementów z marginesu społecznego, że jak to jest takie stare i zniszczone, to można zniszczyć do końca. Widzimy to, kiedy zderza się to z nowym dworcem, przystankiem, a szczególnie z nowym taborem kolejowym, bo okazuje się, że nie niszczą go z taką intensywnością, jak tego trzydziestoletniego, którego chcą dobić ludzie o chuligańsko-dewiacyjnym nastawieniu.

W związku z tym myślę, że trzeba wyciągnąć z tego wnioski i konkluzje. Po pierwsze, oczekuję od pana ministra, że z wielką uwagą, bo każda sprawa jest jednostkowa, resort i rady nadzorcze spółek z większą determinacją wymuszą te działania. Po drugie, myślę, że jednak stosowany jest w obszarze PKP S.A., przynajmniej przez część pracowników czy współpracowników, swoisty strajk włoski. Część środowiska odpowiedzialnego na niskich szczeblach za te kwestie zorientowała się, że szybkie porządkowanie spraw to jest podcięcie gałęzi, na której się siedzi, a niektórym tylko trochę brakuje do emerytury. Nie oszukujmy się, myślę, że w takim konkretnym działaniu wielu posłów i samorządowców w poszczególnych przypadkach dostrzegło takie zjawisko. Zwracam uwagę, że to są działania rozproszone, czyli dla odpowiadających za nie bardzo trudne do kontroli, bo tych umów dzierżawnych, tych pomysłów na zagospodarowanie, są setki czy tysiące miesięcznie. W tym trzeba się poruszać.

Skoro widzę na sali działaczy związkowych, to, panie ministrze, żeby przestrzec i uniknąć gorącej wiosennej sytuacji na kolei, mam pytanie, na które o odpowiedź prosiłbym na piśmie. Chodzi o kwestię paktu pracowniczego w procesie prywatyzacji Cargo. Prosiłbym, żeby to nie kierownictwo spółki, ale resort odpowiedział politykom na to pytanie, jak państwo patrzycie na tę kwestię i na nieuchronny, jeśli utrzymacie decyzję PKP S.A., wielki spór. Myślę, że spór nam wszystkim, także kolejarzom, w sprawach tak ważnych i istotnych dla tego środowiska, jest niepotrzebny i warto jeszcze raz przeanalizować tę sytuację. Wychodzi na to, że w nadchodzącym długim procesie prywatyzacji Cargo stosuję się jakiś *lex specialis* w przestrzeganiu relacji pomiędzy zarządem, radą nadzorczą, właścicielem a środowiskiem pracowniczym. Miejcie państwo świadomość, że ten proces może być bardzo istotnie zakłócony dużym, niepotrzebnym protestem społecznym. Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Z racji godziny pozwolę sobie znacznie skrócić moje uwagi. Pierwsza, na kanwie tego materiału NIK jest taka, że mamy tutaj do czynienia z powtarzającą się fotografią tego stanu. Po lekturze kolejnego raportu nasuwa się pytanie zasadnicze – czy 20 lat po zmianie ustrojowej i braku załatwienia kwestii nieruchomościowych, wyczerpała się po prostu formuła konstrukcji PKP S.A., która została wprowadzona ustawą w 2001 r.? Uważam, że ministerstwo transportu powinno sobie na to pilnie odpowiedzieć i znaleźć rozwiązanie ustrojowe na kanwie funkcjonowania bądź likwidacji PKP S.A. Ten stan został zasygnalizowany z różnych stron, choćby przez panią poseł Pierzchałę, w pytaniu odnoszącym się do kwestii drenażu spółek, w których PKP mają znaczący udział, czy w uwagach panów przewodniczących: Tchórzewskiego i Piechocińskiego. To jest podstawowe pytanie, czy państwo chcą podtrzymać tę konstrukcję czy ją rozwiązać? Myślę, że czas jest taki, w którym to zagadnienie dojrzało do ostrego przesądzenia. Jestem sobie w stanie wyobrazić, że przy kontynuacji tego modelu za 5 lat będziemy mieli taką samą dyskusję – nawet przy tych poprawkach, pewnych korektach i drobnych sukcesach – na te same tematy. Natomiast różnica będzie polegała, jak przewodniczący Piechociński powiedział, na pewnej pasywności czy strajku włoskim, że większość składu osobowego PKP S.A. będzie pod ochroną przedemerytalną. Taka będzie ta różnica.

Druga kwestia merytoryczna, co też wydaję mi się dobrym tematem dla pracy Komisji w drugim półroczu tego roku. To jest synteza wniosków NIK w kwestii nieuzyskania przez PKP S.A. prawa do dysponowania nieruchomościami strategicznymi, które zostały przekazane w ramach utworzonych przez nie zamkniętych funduszy inwestycyjnych. Dla mnie, jako byłego ministra transportu, jest to pewnego rodzaju nowość, kiedy buduje się tego rodzaju fundusze bez uprzedniego rozstrzygnięcia tych kwestii. Zwłaszcza, że NIK zwraca uwagę, że dla części tych nieruchomości zostały ustanowione hipoteki z uwagi na kwestię spłaty obligacji albo kredytów, co stanowi zagrożenie dla funkcjonowania tych funduszy. To jest pewnego rodzaju nowa propozycja, z którą PKP S.A. wychodziły w poprzedniej kadencji Sejmu, jako pewnym sposobem, może nie systemowym, ale jakimś rozwiązaniem problemu. Rekomendowanie, aby ta kwestia była przedmio-

tem odrębnego posiedzenia Komisji w drugim półroczu, dotyczącego jednoznacznej oceny kosztów funkcjonowania tych funduszy i konkretnych efektów, które z tego tytułu PKP uzyskały od chwili ich powołania. Drugie pytanie mam do pana ministra Massela, chodzi o komentarz do tego elementu wniosków NIK. W jaki sposób był sprawowany nadzór właścicielski nad kwestią utworzenia tych funduszy inwestycyjnych z ich wewnętrznymi zagrożeniami?

Pytanie najbardziej, można powiedzieć, przekorne dzisiaj, bo atmosfera jest ciężka. Niech pan minister odpowie na pytanie – ilu jest dzisiaj właścicieli Dworca Centralnego w Warszawie? To na kanwie utworzenia w ostatniej kadencji kolejnej spółki Dworzec Polski, bo wiem, że było to w środowisku kolejowym komentowane bardzo żywo. Jesteśmy przed EURO 2012, to może z pozycji szefa resortu pan minister raz jeszcze powtórzy inwentaryzację dzisiejszych właścicieli Dworca Centralnego w Warszawie, jako pewien przykład wyjściowy do tego, co jest tłem tematu, który dzisiaj jest omawiany na podstawie wniosków raportu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Do głosu zapisało się jeszcze dwóch posłów: pan poseł Szmit i pan poseł Rzońca. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Jeszcze mamy jednego gościa. Rozumiem, że nie ma więcej chętnych – zamykam listę.

Prosiłbym zwrócić uwagę na to, która już jest godzina, żebyśmy zdążyli na godzinę 18:00, bo mamy kolejne posiedzenie. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze. Myślę, że najlepiej tłumaczyć na konkretnych przykładach sytuację, która jest dzisiaj w PKP. Chciałem zwrócić uwagę na trzy wątki, które też w tej dyskusji się ujawniły. Pierwszy wątek, to jest fakt narastania zobowiązań publicznych PKP, czyli, krótko mówiąc, niepłacenia podatków od nieruchomości. W tym raporcie czytałem, że to się zmniejsza, niemniej jednak ten problem istnieje. Dotyka on szczególnie samorządów, bo wiadomo, że podatek od nieruchomości jest wprost dochodem własnym gminy, to gminy cierpią z tego względu. Oczywiście dotyka to tych nieruchomości, które są niewykorzystane, z którymi nie wiadomo co robić – tak się domyślam, że to przede wszystkim z tego wynika.

Drugi problem dotyczy relacji pomiędzy PKP a inwestorami. Czy to jest inwestor prywatny czy publiczny, to każdy, kto miał z tym do czynienia wie, że na PKP zawsze jest czas, zawsze jest spokój, zawsze długo trwają wszelkie procedury. Rozumiem, że są to czasami wymogi prawne. Niemniej jednak każdy, kto miał z tym do czynienia, odnosi wrażenie, że tam się specjalnie nikomu nie spieszy, jakieś presji szybkiego załatwiania spraw nie ma.

Trzeci problem, którego chciałem dotknąć, to jest problem mieszkań. Dzisiaj to się nie pojawiło, a z raportu wynika, że to jest ponad 25 tys. mieszkań, którymi PKP nadal dysponują. To jest ogromny problem, bo rozumiem, że chyba docelowo PKP nie są zainteresowane, żeby tymi mieszkaniami administrować. Teraz wracając do przykładu. Jest taki przykład, który te wszystkie trzy problemy zbiera. To jest stadion Warmii w Olsztynie. Nieruchomość, która kiedyś była legendarnym stadionem piłkarskim – wysiłkiem kolejarzy został ten stadion zbudowany. To jest w środku Olsztyna bodajże 15 ha naprawdę znakomicie zlokalizowanej nieruchomości, która idealnie nadaje się, aby nadal uprawiać tam sport, a przede wszystkim piłkę nożną. Już od kilkunastu lat, bo tak można liczyć, trwają dyskusje pomiędzy PKP S.A. a samorządem Olsztyna, w jaki sposób tę nieruchomość samorząd mógłby kupić, przejąć czy dostać. W każdym razie, te negocjacje toczą się długie, długie lata. PKP S.A. nie płacą podatku z tego obiektu, jak również znajdują się tam dwa mieszkania, w których mieszkają dwie rodziny. Nie sposób ich jakoś wyprowadzić, tak żeby tę nieruchomość uwolnić, co jest jakby jednym z pretekstów do tego, że nie można tych umów pozawierać. Chciałbym, żeby na tę konkretną sprawę, która skupiła w sobie te trzy problemy, zwrócić uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Rzońca, proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam pytanie do PKP w związku z tym, że nie tak dawno uczestniczyliśmy w wielkim procesie wydzielenia spółki Przewozy Regionalne. Chciałbym zapytać, jak wygląda kwestia przekazywania majątku Przewozom Regionalnym, a konkretnie do oddziałów w każdym z województw. Sprawa jest o tyle istotna, że tuż po wydzieleniu spółki – pamiętamy – były okropne problemy i pewna kompromitacja rządu, kiedy to marszałkowie otrzymali spółkę z dwudziestomilionowym długiem. Dziś jest on znacznie większy. Wiem, że trwa proces sądowy pomiędzy Przewozami Regionalnymi a Skarbem Państwa o zwrot pieniędzy za niedoszacowanie przekazanych środków, które były niezbędne cztery lata temu tej spółce. Jak dzisiaj wygląda kwestia przekazywania nieruchomości Przewozom Regionalnym?

Jeszcze jedna rzecz. Widzę w państwa materiałach, że planujecie przekazywać dworce samorządom. Czy mają państwo informację, jak to było dotychczas, bo miałem wielokrotnie do czynienia z samorządowcami, którzy występowali o dworce kolejowe i otrzymywali odpowiedź odmowną. W niektórych gminach na dachach dworców rosły drzewa, co zupełnie paskudziło krajobraz kolejowy. Czy takie informacje są? Czy były przypadki, że PKP odmawiały w przeszłości samorządom przekazania dworców kolejowych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan Leszek Miętek, proszę bardzo.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, dając szanse na odpowiedź panu ministrowi, ja tylko bardzo krótko o kilku rzeczach chciałem powiedzieć. Chcę zwrócić uwagę na to, że kolej na ziemiach polskich istnieje już od 160 lat – na ziemiach polskich i na ziemiach później odzyskanych. Jak się tworzyło ustawę o komercjalizacji i prywatyzacji, to zamiast biegać z metrówkami można było podjąć jedną prostą ustawę, która uwłaszczałaby kolej na ziemiach, na których od 160 lat operuje, bo nikt torów nigdzie nie przenosił. Tego nie uczyniono, wdano się w kosztowne i trwające bardzo długo procedury uwłaszczeniowe. Chcę zwrócić uwagę, że to strasznie utrudnia kwestie inwestycyjne i modernizacyjne na polskich kolejach. Na co dzień odczuwają to podróżni przez wydłużanie czasów podróży itd. Budowa linii kolejowej z Warszawy do Gdyni trwała 4 lata, a modernizacja i remont trwa już 10 lat. Nie wiem, czy szanowne posłanki i posłowie wiedzą, że jak woda spływa z terenu, to już nie jest to woda tylko ścieki i trzeba robić operaty wodno-kanalizacyjne i tego typu rzeczy. Zwracam tylko uwagę, że można było tę rzecz przyśpieszyć i sprawa byłaby załatwiona.

Natomiast warto zauważyć, że możemy mieć kolejny problem. Opowiem o tym na bazie prywatyzacji PKP Cargo, bo na terenie kolejowym jest wiele nieruchomości w ogóle niezbywalnych komercyjnie. Są one do zastosowania wyłącznie przy prowadzeniu ruchu pociągów itd. W tej chwili mamy taką sytuację, że proces aportowania, chociażby do Cargo, przez uruchomiony proces prywatyzacyjny jest skutecznie zatrzymany już od jakiegoś czasu. Chcę zwrócić uwagę, że Cargo przekazano ok. 5% nieruchomości potrzebnych do prowadzenia ruchu pociągów. Na pozostałych są czynsze dzierżawne. Otóż, przygotowując spółkę do prywatyzacji, PKP S.A. w wielu lokalizacjach zwiększyły czynsz dzierżawny, chcąc uzyskać środki na obsługę długu, o czym szanowni posłowie mówili. Zwiększono czynsze dzierżawne w niektórych lokalizacjach nawet o 400%. Dla przykładu powiem, że w Cargo Wagon w Toruniu o 400% zwiększony został czynsz dzierżawny. Myślę, że jak się znajdzie nowy właściciel, to po prostu to zamknie i w Toruniu tylko ta hala zostanie, bo ona jest niesprzedawalne. Natomiast, jeżeli rozmawiamy o kwestiach prywatyzacyjnych, to w naszym przekonaniu bezwzględnie należy najpierw spółkę wyposażyć w majątek, który jest potrzebny, a dopiero potem przystąpić do procesów prywatyzacyjnych, bo niestety mamy tak, jak mamy.

Jeszcze jedno zdanie, w zasadzie troszeczkę nie w temacie, ale z uwagi na to, że pan poseł Piechociński poruszył ten temat. Rzeczywiście, mamy w tej chwili bardzo newralgiczną sytuację, jeśli chodzi o kwestię prywatyzacji Cargo. Ona zaogniła się bardzo mocno po ostatnim spotkaniu szczytu kolejowego, na którym gościł pan minister Nowak. Otóż, pan minister powiedział wtedy, że zobowiązania jego poprzednika są zobo-

wiązaniami jego poprzednika – czyli wszelkie ustalenia zawarte na szczycie kolejowym i wszelkie porozumienia zawarte z ministrem infrastruktury, które ustalały tryb negocjacji paktu gwarancji pracowniczych dla pracowników spółki PKP Cargo po takiej wypowiedzi chyba są niewiążące – tak uważa pan minister. To się stało powodem tego, że wszystkie związki zawodowe funkcjonujące w spółce PKP Cargo są umówione na 2 lutego. Wtedy się spotykamy i będziemy podejmowali decyzje dotyczące obrony interesów pracowników, ponieważ w trybie określonym przez Komisję Trójstronną mamy wynegocjowany pakt gwarancji pracowniczych, z którego w tej chwili wycofuje się właściciel. Co gorsza, bez ustalonego paktu, a było to określone ustaleniami zespołu trójstronnego, próbuje się uruchomić analizę *due diligence*. Chcę powiedzieć, że uruchomienie analizy *due diligence* bez paktu gwarancji, to jest uruchomienie przycisku atomowego do bardzo poważnego konfliktu w prywatyzowanej spółce PKP Cargo. Tylko tyle chciałem powiedzieć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mam nadzieję, że to, co pan prezydent powiedział nie oznacza kłopotu dla Straży Marszałkowskiej. Pan minister Grabarczyk jest Marszałkiem Sejmu, więc Straż Marszałkowska mogłaby mieć kłopoty.

Szanowni państwo, w gronie prezydium ustaliliśmy, bo o 18:00 mamy kolejne posiedzenie Komisji, a tematyka jest dla nas, dla prezydium i mam nadzieję, że dla wszystkich pań i posłów, super ważna. Bez rozwiązania problemu zagospodarowania nieruchomości, jak również problemu aportów do poszczególnych spółek kolejowych i kwestii związanych z przełożeniem tego później na zadłużenie Grupy PKP S.A. w zasadzie trudno mówić o przyszłości polskich kolei. Dlatego też jest to dla nas super ważny temat. W tym momencie proszę wszystkie panie i panów posłów, żebyśmy na tym zakończyli dzisiejszą dyskusję. Pan minister doskonale wie, jaka jest opinia pań i panów posłów, jakie mają uwagi do raportu, jak również do tego materiału, który został przedstawiony przez panią dyrektor i pana ministra. Oczywiście, na najbliższym posiedzeniu Sejmu zaplanujemy kontynuację tego posiedzenia, którą rozpoczniemy od odpowiedzi pana ministra, ponieważ nie sposób w ciągu 5 minut na te wszystkie problemy, o których państwo mówiliście, uzyskać właściwą odpowiedź. Jeszcze raz podkreślam, że dla prezydium jest to temat super ważny, bo bez właściwego podejścia do rozwiązania tego problemu naprawdę trudno mówić o przyszłości polskich kolei.

Czy ze strony pań i panów posłów jest zgoda na taką propozycję?

Bardzo dziękuję i dziękuję wszystkim naszym gościom, panu ministrowi w szczególności. Dziękuję.